

jusqu'à dire, cependant, qu'à mon avis, il est extrêmement important, car une disposition de ce projet de loi imposera à quelqu'un la tâche précise de recommander des correctifs aux autorités voulues, lorsque les producteurs verront augmenter leurs frais de production par suite de mesures prises aux termes du bill. Cela pourra également se produire lorsqu'une ou plusieurs personnes perdront des sommes importantes placées dans un endroit desservi par chemin de fer. Des gouvernements municipaux ou provinciaux pourront aussi être visés. Il serait certes parfaitement juste et logique de charger quelqu'un de signaler au gouverneur en conseil ou à une autre autorité compétente, selon le cas, que par suite de l'abandon d'une ligne ferroviaire, il pourra en coûter beaucoup plus cher pour fournir d'autres modes de transport, en l'occurrence, des services de transport routier.

Je pense que la Commission pourrait recevoir une demande d'abandon d'un tronçon de ligne par les chemins de fer qui seraient capables de prouver qu'ils perdent, par exemple, \$500 ou \$1000 par mille de voie. En l'occurrence, la Commission pourrait vraisemblablement être disposée à approuver l'abandon. Toutefois, lorsque les soumissions seront présentées et qu'il sera prouvé que la construction d'une route pourrait coûter à la municipalité ou, à la municipalité et à la province, quelque \$25,000 ou même quelque \$30,000 du mille, la Commission devrait tenir compte de ce facteur et pouvoir compter sur quelqu'un avant de faire une recommandation à ce sujet. L'amendement ne ferait que donner cette directive à la Commission pour qu'elle s'en préoccupe d'une façon particulière.

En terminant, permettez-moi de dire qu'il est peut-être vrai qu'on pourrait tirer cette conclusion du paragraphe 4 actuel, mais je ne vois pas de mal à être plus explicite. Il y a un autre point que j'aimerais souligner. Le ministre a des façons désarmantes. Il ne cesse de promettre aux membres du comité que telle ou telle chose sera faite et de les assurer que c'est ce qu'on se proposait de faire dès le début. Mais les promesses d'un ministre au cœur tendre ne lient pas autant, que je sache, qu'un texte de loi.

M. Bell: Il ne sera peut-être pas ministre bien longtemps.

L'hon. M. Pickersgill: Si le comité le désire, je suis bien disposé à accepter l'amendement.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est adopté.)

L'article modifié est adopté.

M. Schreyer: Puis-je vous signaler, monsieur le président, que le député de Kootenay-Ouest a formulé le désir de prendre la parole sur l'article 42?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me suis entretenu avec le député de Kootenay-Ouest et il a accepté de prendre la parole lorsque nous étudierons de nouveau l'article 1. Il y a quelques temps, nous étions convenus que tous les nouveaux articles, sauf l'article 314D, avait été adoptés et que nous n'entreprendrions pas un nouveau débat sur eux.

Sur l'article 50—

M. Horner (Jasper-Edson): J'ai été très heureux d'apprendre, monsieur le président, que le ministre désirait écourter le projet de loi. Je vais justement lui en fournir l'occasion. Hier soir, le ministre nous a servi un discours assez inusité et manquant passablement de sens pratique, étant donné surtout qu'il a certaines attaches avec l'Ouest canadien.

Le ministre, commentant le nouvel article 50 du bill au sujet de l'article 329 de la loi, a indiqué qu'on revisera à les trois ans les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et il a laissé entendre que, selon lui et le gouvernement, ces taux n'étaient pas compensatoires. Il s'est donné ensuite pas mal de peine pour étayer son argument en invoquant les recommandations de la Commission MacPherson. Comme je l'avais déjà fait ici, j'ai vite fait de lui signaler les réserves exprimées par M. Gobeil, un membre de la Commission. Ces réserves sont pertinentes et elles méritent d'être consignées au compte rendu. Voici ce qu'il a dit comme en fait foi le rapport de la Commission MacPherson:

Toutefois, je ne puis accepter la décision que les autres commissaires ont arrêtée et d'après laquelle il faut une subvention pour dédommager les chemins de fer de prétendus déficits subis par suite du transport du grain et des produits du grain jusqu'aux points d'exportation. A ce propos, je suis en désaccord, et pour trois raisons.

Premièrement, je pense que le Pacifique-Canadien, alors qu'il a obtenu certains avantages très réels en s'engageant, à perpétuité, à accepter un plafond du tarif relatif aux grains, devenait partie à un contrat qui est encore en vigueur et auquel il faut se tenir.

J'en profite pour dire que nous de l'Ouest du Canada estimons que ce contrat doit toujours lier le Pacifique-Canadien comme les autres sociétés ferroviaires. Selon nous, vu que le contrat liant les chemins de fer est à perpétuité, cette disposition est superflue et on